Deutscher Bundestag **Drucksache 15/1592**

15. Wahlperiode 24. 09. 2003

Antrag

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Helga Daub, Jörg van Essen, Otto Fricke, Rainer Funke, Hans-Michael Goldmann, Joachim Günther (Plauen), Dr. Christel Happach-Kasan, Christoph Hartmann (Homburg), Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Dirk Niebel, Günther Friedrich Nolting, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Eberhard Otto (Godern), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Dr. Andreas Pinkwart, Dr. Günter Rexrodt, Marita Sehn, Max Stadler, Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion der FDP

Fairer Wettbewerb für das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

unverzüglich die notwendigen Maßnahmen zu treffen, um irreparablen Schaden vom deutschen Transportgewerbe abzuwenden. Dies beinhaltet insbesondere:

1. Die verbindliche Festlegung eines Beginns der LKW-Maut, um die unerträgliche Unsicherheit bei den Kosten- und Kalkulationsgrundlagen des Transportgewerbes zu beseitigen. Der Mautbeginn muss realistisch terminiert sein, insbesondere müssen genügend funktionierende On-Board-Units in die LKW eingebaut und die Alltagstauglichkeit erprobt sein.
2. Die Ablehnung des Vorschlags des ECOFIN-Rates vom 19. März 2003 zur Dieselkraftstoffbesteuerung bei der im Herbst 2003 zu erwartenden Abstimmung im Rat der Europäischen Union über die neue Energiesteuer-Richtlinie.
3. Die energische Durchsetzung des Mineralölsteuer-Anrechnungsverfahrens bei der EU-Kommission. Dabei muss endlich klargestellt werden, dass es dabei nicht um eine Kompensation für die Mautgebühren, sondern um eine Harmonisierung der davon unabhängigen Wettbewerbsbedingungen.
4. Die Vorlage eines Gesetzentwurfs zur Absenkung der Kraftfahrzeugsteuer für schwere LKW auf das vorgeschriebene EU-Mindestniveau, vorsorglich für den Fall, dass eine Harmonisierung durch das Anrechnungsverfahren nicht erreicht werden kann.
5. Die Vorlage eines Berichts über bestehende Harmonisierungsdefizite auf dem europäischen Güterkraftverkehrsmarkt an den Deutschen Bundestag bis zum 31. März 2004.

Berlin, den 22. September 2003

Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion

Begründung

Die Wettbewerbsbedingungen für das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe haben sich in den letzten 5 Jahren stetig verschlechtert. Im Vergleich mit den benachbarten Mitgliedstaaten der Europäischen Union sind die deutschen Fuhrunternehmer mit Abstand am stärksten belastet durch Mineralöl- und Kfz-Steuer sowie das durchschnittliche Gehaltsniveau einschließlich Lohnnebenkosten. Im Bereich der Steuer- und Abgabenbelastung findet der deutsche Fuhrunternehmer die auf dem Europäischen Festland höchsten Belastungen vor. Die Jahresabgaben für einen 40-Tonner der Schadstoffklasse Euro 2 belaufen sich nach Angaben des Bundesverbandes Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) bei einer Jahreslaufleistung von 135 000 km und einem durchschnittlichen Verbrauch von 34 Liter/100 km in Deutschland auf 24 362 Euro, in Belgien dagegen auf 15 130 Euro, in Frankreich 19 241 Euro, in Italien auf 17 393 Euro, in Luxemburg auf 13 367 Euro und in den Niederlanden auf 16 778 Euro. Auch bei der Höhe der Kfz-Steuer für schwere LKW nimmt Deutschland einen Spitzenplatz ein. Lediglich ein Fuhrunternehmer in Österreich muss einen höheren Kfz-Steuersatz bezahlen, alle anderen Mitgliedsländer der EU bieten ihren Unternehmern niedrigere Kfz-Steuersätze. Die Hauptursache für den stetigen Anstieg der Steuerbelastungen für das deutsche Transportgewerbe sind die stufenweisen Mineralölsteuererhöhungen seit 1999 im Rahmen der „ökologischen Steuerreform“.

Die massive Wettbewerbsbenachteiligung der deutschen Fuhrunternehmer ist somit durch folgende Aspekte gekennzeichnet:

– die stufenweise Mineralölsteuererhöhung seit 1999 im Rahmen der „ökologischen Steuerreform“;

– die wettbewerbsverzerrenden Steuerbegünstigungen für Transportunternehmen aus anderen EU-Mitgliedstaaten, insbesondere Frankreich, Italien und Niederlande;

– die Fortführung und Zementierung der bestehenden Unterschiede bei der Dieselkraftstoffbesteuerung im Rahmen der vorgesehenen EU-Richtlinie zur Energiebesteuerung;

– die fehlende Anrechnung von Mineralölsteuerzahlungen auf die nach Überwindung der technischen Probleme einzuführende LKW-Maut.

Die Auswirkungen dieser Benachteiligungen auf die Wettbewerbssituation des deutschen Güterkraftverkehrsgewerbes sind katastrophal. Viele der vorwiegend mittelständisch organisierten deutschen Betriebe müssen aufgeben oder ihren Standort ins Ausland verlagern. Dementsprechend hat das Jahr 2002 dem deutschen Transportgewerbe einen traurigen Rekord in dem Bereich der Insolvenzen beschert. Die Anzahl der Insolvenzen im Bereich Straßenverkehr/Spedition und Lagerei stieg von 1 022 im Jahr 1999 auf 1 861 im Jahr 2002. Eine weitere Pleitewelle droht, wenn die LKW-Maut ohne die zugesagten Harmonisierungsmaßnahmen in Kraft tritt.

Es ist deswegen zwingend erforderlich, unverzüglich Aktivitäten zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im Europäischen Güterkraftverkehrsmarkt zu beginnen.

Als Sofortmaßnahme muss das unerträgliche Gezerre um den Starttermin der Maut beendet werden. Die gegenwärtige Unsicherheit ist für das Transport- und das Speditionsgewerbe sowie die verladende Wirtschaft unzumutbar. Die von der Maut betroffenen Wirtschaftszweige müssen Kosten und Preise kalkulieren und verhandeln können. Das geht nicht, wenn täglich wechselnde Nachrichten über Verschiebungsnotwendigkeiten eintreffen.

Von grundlegender Bedeutung ist, dass die Bundesregierung entgegen ihrer bisherigen Absicht gegen die geplante EU-Energiesteuerrichtlinie in ihrer jetzigen Fassung stimmt und sie damit verhindert. Die Richtlinie, die im Rat der Europäischen Finanzminister (ECOFIN) am 19. März 2003 politisch abgesegnet wurde, würde die Einführung des sog. Mineralölsteuererstattungsverfahrens in Deutschland als präferiertes Harmonisierungsmodell verhindern. Ziel der Richtlinie ist unter anderem die Festlegung von Mindeststeuerbeträgen für Kraftstoffe. Dabei ist eine Anhebung der EU-Mindeststeuersätze für Diesel von heute 245 Euro/1000 Liter auf 330 Euro/1000 Liter zum 1. Januar 2010 vorgesehen. Dabei sind allerdings zahlreiche nationale Ausnahmeregelungen geplant, die erneut zu Lasten des deutschen Transportgewerbes gehen. Spanien, Österreich und Belgien erhalten eine Übergangsfrist bis zum 1. Januar 2007, Luxemburg und Portugal bis 1. Januar 2009 und Griechenland bis 1. Januar 2010, bis die nationalen Steuerbeträge auf den neuen Mindeststeuersatz von 302 Euro/1000 Liter der ab dem 1. Januar 2004 gilt, angeglichen werden müssen. Die Mindeststeuersätze von 330 Euro/1000 Liter müssen alle diese Länder erst ab 1. Januar 2012, statt zum 1. Januar 2010 anwenden. Dagegen beträgt der Mineralölsteuersatz in Deutschland für schwefelfreien Dieselkraftstoff schon heute 470,40 Euro/1000 Liter. Frankreich und Italien dagegen haben infolge des im ECOFIN-Rat erreichten Kompromisses noch bis zum 1. Januar 2005 Zeit, um ihre bisherigen Dieselsubventionen abzubauen. Sollte die Bundesregierung der geplanten Richtlinie zur Energiebesteuerung durch den EU-Ministerrat im Herbst 2003 zustimmen, wäre die auch von der Bundesregierung präferierte Harmonisierungsmaßnahme in Form einer Anrechnung der Mineralölsteuer auf die zu entrichtende LKW-Maut blockiert. Denn nach der neuen Richtlinie zur Energiebesteuerung wäre eine Absenkung der Mineralölsteuer für Diesel bei gleichzeitiger Einführung von LKW-Straßenbenutzungsgebühren nur unter der Voraussetzung zulässig, dass der am 1. Januar 2003 der geltende Steuersatz des betreffenden Landes nicht unterschritten wird (in der Bundesrepublik 430 Euro/1000 Liter) und der am 1. Januar 2003 geltende Steuersatz des betreffenden Landes mindestens 604 Euro/1000 Liter betrüge. Diese Voraussetzung trifft jedoch nur für Großbritannien, nicht jedoch für Deutschland zu. Eine Absenkung der Steuer auf gewerblichen Dieselkraftstoff durch eine Anrechnung auf die Mautgebühren wäre daher nur bei einer einstimmigen Ausnahmegenehmigung im EU-Rat möglich. Faktisch wäre damit eine solche Absenkung verhindert. Durch eine Zustimmung der Bundesregierung zu der geplanten Energiebesteuerungs-Richtlinie würde daher der zwischen Bundesregierung, Bundesrat und Bundestag geschlossene „Mautkompromiss“ vorsätzlich unterlaufen.

Ein weiterer Schritt ist die Absenkung der Kraftfahrzeugsteuer für schwere LKW, ggf. gekoppelt mit einer ökologischen Komponente, die die Einführung schadstoffarmer Euro-3- und Euro-4-Motoren beschleunigt. Die daraus resultierende Entlastung beträgt 500 Euro pro Jahr für einen schweren LKW und wäre für sich genommen keine ausreichende Entlastung. Die Absenkung der Kraftfahrzeugsteuer wäre jedoch ein klares Signal in Richtung Güterkraftverkehrsgewerbe und ein erster Schritt in die richtige Richtung. Die Ausarbeitung eines entsprechenden Gesetzesentwurfs muss deshalb rechtzeitig für den Fall erfolgen, dass eine Harmonisierung durch das Anrechnungsverfahren nicht erreicht werden kann.

Die Finanzierung der Harmonisierungsmaßnahmen erfolgt durch die Anhebung der LKW-Maut auf den ursprünglich vorgesehene Satz von 15 Cent/km. Das Harmonisierungsvolumen von insgesamt 600 Mio. Euro ist dem Transportgewerbe im „Mautkompromiss“ bereits zugesagt.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 340, Telefax (02 21) 97 66 344
ISSN 0722-8333